(Ocupa la Presidencia la señora Senadora Arismendi)

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 26 minutos.)

Pido disculpas por haber llegado tarde y quiero aclarar que la señora Senadora Pou está en camino, por lo que voy a presidir interinamente la sesión hasta que ella esté aquí.

Damos la palabra a los representantes del Sindicato Único de la Administración Nacional de Puertos para que se refieran al tema por el cual habían solicitado esta entrevista, es decir, la licitación internacional para el dragado del Puerto de Montevideo y el futuro del mismo.

SEÑOR URES.- Mi nombre es Carlos Ures y soy el Presidente del Sindicato Único de la Administración Nacional de Puertos.

Ante todo queremos agradecer a los miembros de esta Comisión del Senado por habernos recibido, luego de haber asistido también a la respectiva Comisión de la Cámara de Representantes. Siempre tratamos de venir a dar a los señores Legisladores la opinión que como sindicato tenemos respecto de este tema, que para nosotros es sumamente importante, e informar en qué estado se encuentra y cuáles son las características que reviste. Para ello hemos elaborado un pequeño documento que nos facilitará la forma de expresar ordenadamente lo que queremos trasmitir.

El documento se titula "Navegabilidad y dragado: Una política de Estado", y dice lo siguiente:

"Las tareas de los puertos involucran varios problemas y afectan muchos intereses. Si se los considera parte de un sistema nacional de transporte, al igual que los demás subsistemas, deben considerarse entre otros, los aspectos de la infraestructura operativa y el de las vías de acceso las cuales condicionan su vida presente y futura.

¿Asegurar la navegabilidad es parte de las políticas de Estado? Sí. Es la única forma de que los usuarios tengan una opción real en los puertos. La navegabilidad incluye dos grandes aspectos: la seguridad para la navegación (señalización y balizamiento) y el mantenimiento de canales de acceso y dársenas (dragado).

Las vías navegables y las dársenas exigen determinados calados, lo cual origina que las tareas comúnmente denominadas de dragado enfrenten dos labores diferentes, las que modifican las profundidades y las que mantienen cotas y soleras.

Estas tareas que se realizan bajo la superficie requieren de mucho dinero, al año son varios los millones de dólares que se pagan de una forma u otra por el sistema, tanto en aguas jurisdiccionales como en las compartidas con la Argentina.

También deben considerarse como una política de Estado porque involucran decisiones para períodos cortos, medianos y largos, los cambios en el desarrollo del comercio y los buques si bien más veloces que antes permiten anticiparse al desarrollo.

En un diagnóstico primario y sintético destacamos los siguientes elementos a tener en cuenta.

El sistema de navegabilidad involucra la red troncal con los canales del Río de la Plata y Martín García, canales de acceso al Puerto de Montevideo (35 kilómetros) y Terminal de ANCAP, dársenas de Montevideo, Colonia, Nueva Palmira y Fray Bentos.

- Sistema público y privado

El sistema de navegabilidad (en sus dos aspectos) está a cargo del Estado interviniendo varios organismos: la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), la Armada, la ANP y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Las tareas se realizan en forma directa con el equipamiento disponible, básicamente en propiedad de ANP y de la Armada, o recurriendo al sistema de concesión.

La Armada tiene un gasto de U$S 1:300.000 anuales por sus servicios de iluminación y balizamiento.

El dragado estatal, realizado por la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha quedado reducido a la ANP.

El gasto de la ANP utilizando sus propios equipos es de U$S 6:000.000 anuales aproximadamente.

En los últimos tiempos, las áreas tradicionales han sido invadidas por contratos con empresas privadas que representan gastos muy significativos, la nueva modalidad es presentada como un trabajo complementario sobre el cual luego resta hacer el mantenimiento".

(Ingresa a Sala la señora Senadora Pou, y ocupa la Presidencia)

"Estas obras complementarias son presentadas inicialmente como beneficiosas económicamente, para luego aprobar adicionales que incrementan los importes sin un límite concreto, a modo de ejemplo detallamos el siguiente.

2003- Contrato con Boskalis Internacional B.V.

Objeto: dragado de corrección del Canal de Acceso y Antepuerto del Puerto de Montevideo.

Obra: Profundidad mínima de 10,5 metros respecto al cero y soleras de 120 y 140 metros según zona.

Costo: U$S 4:094.000.

Ampliación: profundización del dragado y aumento de las soleras.

Obra: Profundidad a 11 metros del cero y uniformidad de soleras a 140 metros.

Costo: U$S 1:498.131.

Gasto a la fecha sin comenzar las obras: U$S 5:592.131.

A su vez las dragas de la ANP poseen una capacidad de trabajo que puede llegar a un promedio de 80.000 metros cúbicos por día.

Además se poseen equipos con un sistema de 3.000 metros cúbicos diarios destinado a un dragado más delicado en los sitios de atraque.

La Comisión Administradora del Río de la Plata (dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores) entre uno de sus cometidos principales incluye al Canal Martín García, Uruguay contribuye con el 50% de los gastos.

Las obras del Canal Martín García comenzaron en enero de 1997 inaugurándose en enero de l999 a un costo de U$S 100:000.000 para los dos países consistiendo la obra básicamente en lograr una profundidad de 32 pies en los 106 kilómetros de largo.

La empresa concesionaria es RIOVIA S.A. (integrada por Boskalis Internacional BV y otras) además se encarga del mantenimiento y balizamiento con un costo fijo de U$S 10:000.000 anuales, por un período de ocho años.

En resumen el costo del Canal Martín García es de U$S 180:000.000, de los cuales corresponden a Uruguay el 50%.

- Los beneficiarios

Los principales beneficiarios son las empresas internacionales de dragado. La empresa RIOVIA S.A., concesionaria del canal Martín García no tiene riesgos empresariales. Si los Estados no disponen del dinero, como es del caso, pueden retirarse y recuperar todo por juicio.

Evidentemente otra alternativa es ampliar el negocio realizando nuevas obras a cargo del Estado.

Supuestamente la viabilidad económica de las obras debieran tener como referencia el tráfico de los buques, los costos que asumen las navieras se trasladan a la mercadería naturalmente, de hecho si no se cobra todo el costo de las obras el Estado está realizando un subsidio.

Resulta evidente que con los ingresos del tránsito que existe por Martín García no se puede pagar ni siquiera el mantenimiento.

También resulta evidente que la ecuación económica no será positiva para el canal de acceso del Puerto de Montevideo".

Esto es lo que, a grandes rasgos y en forma esquematizada, hemos querido trasmitir a esta Comisión del Senado. Si los señores Senadores desean formular preguntas, pueden hacerlo ya que hay entre nosotros compañeros que están especializados en el tema. Además, para nosotros sería realmente muy positivo poder intercambiar opiniones en este ámbito.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si me lo permiten, antes de abrir el debate, quiero dar las buenas tardes a todos y pedir disculpas por la demora.

SEÑORA ARISMENDI.- Ante todo, nos gustaría que nos dejaran copia del material que nuestros invitados han traído.

Debo decir que voy a formular una serie de preguntas, algunas de las cuales van a ser tipo "abogado del diablo" -por decirlo de alguna manera- pues creo saber la respuesta. De cualquier modo, voy a hacer esas preguntas ahora porque, si bien las formulé en oportunidad de realizarse la interpelación al señor Ministro Cáceres y como según él no estaban dentro del temario para el cual había sido convocado, no pude obtener las respuestas.

Me refiero, concretamente, a la empresa que ha asumido el dragado a pie de muro que, si no me equivoco, es la empresa Hams S.A. Ocurre que, según tengo entendido, nuestra Administración Nacional de Puertos posee el personal idóneo y los materiales y, en consecuencia, podemos hacer el trabajo exactamente de la misma manera o todavía mejor. De cualquier forma, miré con mucha atención tanto las fotos como las filmaciones que se hicieron del despegue de esta actividad, donde se focalizaba lo que hacía la draga de la Administración Nacional de Puertos, y daba la sensación de que, por un lado, sacaba barro y, por otro, lo arrojaba. En definitiva, daba la sensación de que no era adecuado lo que se hacía. Entonces, quisiera saber si la Administración Nacional de Puertos está o no en condiciones de hacer este trabajo. De ser cierto que no está en condiciones para ello, me gustaría que se dijera si es por eso que se ha firmado contrato con la empresa en cuestión.

Con respecto a lo de Martín García, debo decir que se han hecho reiterados planteamientos, incluso en las horas previas del Senado y por parte de Senadores de distintos partidos políticos; pero a mí me interesaría insistir en este tema porque en el momento en que debatimos sobre la cuestión de la Terminal de Contenedores y cuando eso finalmente se consumó, fue muy discutido el aspecto de si incluía o no el dragado. A su vez, previamente a que se hiciera este negocio, se había señalado que lo que estaba cumpliendo la Administración Nacional de Puertos hasta ese momento, lo seguiría llevando a cabo. Entonces, en caso de que esta empresa realice mejor esa labor, ¿cuál sería el destino de los trabajadores de dragado de dicha Administración? Porque es evidente que estaríamos pagando sueldos totalmente innecesarios en la medida en que habría una empresa extranjera que desarrolla esa tarea mejor y en forma más barata; en ese caso, no vería cuál sería el sentido de que el dragado se hiciera por parte de la Administración Nacional de Puertos. Obviamente, parto de la base de que es la propia ANP la que está pagando a la empresa contratada o concesionada -si estoy equivocada, me gustaría que se me lo indicara- para hacer una tarea que aparentemente dicha Administración no está en condiciones de hacer.

SEÑOR MENDEZ.- Para explicar un poco el tema del dragado del Puerto de Montevideo, debemos decir, ante todo, que hay cuatro métodos para dragar: uno, por medio de draga de cangilones, otro por medio de grapo, otro a través de la succión, o sea, el chorro de agua -es una patente que tiene la empresa Hams, que no la puede comprar nadie y que ellos la alquilan- y el último es por medio del rastrillo.

Evidentemente, por políticas internas de la Administración Nacional de Puertos, en lugar de usar, para hacer este trabajo, una draga 6 -que tenemos nosotros desde hace tiempo y que tampoco reparan- o incluso la grúa flotante, que trabaja por medio de grapos, se trató de hacer una prueba por medio de este tipo de draga, la HAM, que es la de tipo de chorro, con un costo aproximado de unos U$S 500.000. Este trabajo se hizo casi en un mes, pero el problema es que deja mucho barro en suspensión, el que después de cierto período empieza a caer. Es decir que en cuanto a los diez metros que tanto se planteaban hacer, hoy estamos con problemas de nuevo en el tema de los muros. Ya hubo una propuesta de probar con el rastrillo, que eso sí lo podemos hacer nosotros. Es un sistema de bajo costo, e insisto: nosotros podemos construir el rastrillo porque tenemos un remolcador indicado para hacer ese trabajo. Es más, hubo una propuesta por parte de Boskalis, que quería colocar un rastrillo en nuestro remolcador. En este sentido tuvimos una discusión con parte de la Gerencia a la que le dijimos que nos interesaba hacer y poner el rastrillo nosotros, y en definitiva no dar el trabajo a terceros.

Tanto es así que el tema del trabajo con la HAM, en el muelle del TCP, es decir, lo que es hoy la Terminal Cuenca del Plata, estaba a 10 metros. Ellos precisaban, con el famoso barco que iban a traer, aquel Clase L, llegar a 10,50. Estuvieron probando por medio de grapos -para lo cual nos sacaban la herramienta- pero no lo pudieron lograr; entonces, nosotros les ofrecimos los servicios, con la draga 6, con las grúas flotantes y con los GH. A su vez, ellos quisieron contratar a la Armada, a la que nosotros le vendimos una draga a succión de tipo de corte. Ellos no podían trabajar con esa draga -nosotros lo teníamos claro- porque el máximo de profundidad a la que llega es a 8 metros, y ellos querían llegar a 10,50. Finalmente, el trabajo lo terminamos haciendo nosotros, en dos semanas de trabajo con la grúa, por medio del grapo, y con las dragas 7 y 9 pasando a 20 metros. Esto tuvo un costo para el país de U$S 100.000, que se le cobró a Cuenca del Plata, porque es la dueña actual de la Terminal de Contenedores. De manera que aquí tenemos otro argumento para sostener que podemos hacer el dragado, porque ya incluso trabajamos para terceros. Repito que acabamos de cobrar U$S 100.000 a TCP.

Para hacer el famoso dragado que se viene planteando con respecto a lo que es el canal de acceso, entendemos que falta una planificación del dragado general y diligenciar algunas partes del aparato burocrático que tiene el Estado, porque hay piedras que se ponen en el camino: por ejemplo, no tener las gradas en condiciones en tiempo y forma, la entrada a dique cada dos años, etcétera. Todo eso implica que después viene un atraso, que es a partir de nuestros propios errores como empresa nacional y estatal. Si nosotros ajustáramos eso, ese atraso no existiría.

De todas maneras, el gran problema que tenemos hoy es que Boskalis vino con dos dragas: la Beachway y la Cosmos 1. Al pagar la Argentina la parte del Canal Martín García, reclama que le vayan a dragar de nuevo. Por lo tanto, la draga Beachway, que tiene bandera uruguaya y es de Boskalis, fue a trabajar a la Argentina. Pero al mes y medio, la draga Cosmos 1, que era la que estaba trabajando y haciendo el canal, también se rompe, y hace una semana que está en la Argentina; suponemos que la están reparando, pero no sabemos cuánto va a demorar. No sabemos tampoco qué tipo de controles en la batimetría está aplicando la ANP, lo que para nosotros sería importantísimo. Hay un contrato de una licitación en donde se ponen acuerdos: una parte es el Estado y la otra son ellos, y de esa forma se le va pagando. Por otro lado, sabemos que tienen problemas para medir el sondaje, porque también tienen problemas con el barro; no sé de qué manera están dragando, pero tienen problemas.

En definitiva, lo que está hoy planteado es que ninguna de las obras del tan famoso dragado se está haciendo, y al respecto nadie dice nada. En esa obra nadie está trabajando y una de nuestras máquinas, que está en período de reparación y salió hace poco de dique, se está demorando por un mal planteo interno de una empresa privada que viene a colocar dos motores nuevos que se compraron. Frente a eso nos preguntamos a quién le cobramos por el lucro cesante que pierde esa draga por día. Si la nuestra fuera una empresa privada nos estarían cobrando un ojo de la cara por tener una draga fuera de funcionamiento.

Otro problema sobre el que queremos hablar es el relativo al Canal de La Teja. Ese dragado siempre lo hizo la Administración Nacional de Puertos porque, incluso, está dentro de los cánones del cobro del acceso al Puerto de Montevideo. Por los muros también cobra la Administración Nacional de Puertos; es decir que los muros del Canal de La Teja son de la Administración. Entonces, a quien le corresponde hacer ese trabajo es, precisamente, a la Administración Nacional de Puertos. Evidentemente, Boskalis se metió por una ventana para tratar ellos también de hacer una licitación con ese dragado, pero lo cierto es que nosotros estamos en condiciones de hacerlo.

Por otra parte, en el año 2002 sacamos 7:600.000 metros cúbicos de barro, a un costo de U$S 0,54 el metro cúbico. Boskalis, al tener los dos barcos parados porque la Argentina no pagaba, hizo una propuesta de más o menos U$S 0,75 el metro cúbico, aun teniendo pérdidas. De igual modo, el negocio le servía porque tenía los barcos que estaban parados. Fue así entonces que una propuesta que en primera instancia era de U$S 4:000.000 después aumenta, solamente por pasar de 10,50 metros a 11 metros, en una cifra de U$S 2:000.000. Nosotros consideramos que como en el presupuesto de la Administración Nacional de Puertos están votados U$S 8:000.000, al llevar gastados U$S 6:000.000, hasta llegar a la cifra total votada no van a parar. Por tal razón, tememos que ahora se conceda el Canal de La Teja con el único fin de terminar de gastar el presupuesto que ya ha sido votado, cuando en realidad ese trabajo podríamos hacerlo nosotros.

SEÑOR LÓPEZ.- Me gustaría dar algún detalle más sobre el motivo de nuestra visita a esta Comisión.

En realidad, no hemos venido aquí solamente a hablar de un dragado, sino que lo que nos interesa es activar una alarma con respecto a que el dragado debe formar parte de una política del país. Lamentablemente, esa política está teniendo un cambio fundamental y también perjudicial para el Uruguay, por el gasto que dicho cambio implica. Creo que en este sentido, la primera pregunta que debemos hacernos es si realmente hay necesidad de dragar y, la segunda, cuándo debemos hacerlo, si nos mantenemos en estos términos que se ha planteado la Administración Nacional de Puertos. Precisamente, lo que la ANP quiere es profundizar el canal de acceso. Los antecedentes al respecto muestran que en el Puerto de Montevideo no ha quedado ningún barco varado.

Asimismo, los dragados de todo el Puerto tienen que mantener paridad en lo que refiere a la dársena, tanto del canal de acceso como de los muros. Obviamente, de nada vale tener a 11 metros el canal de acceso si los muros están a 9 metros. Ahora bien;

¿cuándo se deben profundizar las medidas de los canales del Puerto y de los muros, es decir, de todo el dragado general del Puerto? Cuando se esperan barcos de un calado que nunca llegan al Puerto de Montevideo. Todos aquí sabemos que el Puerto de Montevideo es un puerto de recalada y no uno que funciona como terminal de líneas de carga. El país, actualmente, está tratando de que el Puerto de Montevideo pueda competir con los principales de la región, que están en la Argentina y en el Brasil. Todo esto determina que observemos las estadísticas, luego de lo cual nos damos cuenta de que el movimiento de mercadería no ha subido sino que, por el contrario, ha bajado. Esto se debe a varias razones, entre las que se encuentra que el comercio internacional disminuyó. Todos los emprendimientos privados que se realizaron y que fueron muy importantes, no trajeron nuevas cargas.

Si uno mira las estadísticas con relación a la empresa que está en la Terminal de Contenedores -nosotros hemos sacado las estadísticas del Puerto mismo- vemos que en enero de 2002 movía el 5% de la totalidad de contenedores del Puerto y el resto del Puerto el 95%. En diciembre de 2002 la Terminal movía 51% de la cantidad total de contenedores y el resto del Puerto el 49%. Entonces, la carga del Puerto se trasladó de un lado hacia otro sin traer nuevas cargas; es decir, no hubo un acontecimiento mediante el cual se captaran cargas nuevas o grandes tránsitos. En realidad, las estadísticas dicen que lo que se movió es el destino de quien mueve las cargas. En ese orden de cosas, hay que pensar si el dragado que se plantea es una inversión o es un gasto. En la ecuación de traer cargas de otros puertos al Puerto nuestro, el dragado es una parte de ello y el negocio más grande está, justamente, en captar las mercaderías y las líneas. En este caso, se pone énfasis en captar los tránsitos. Es clarísimo que el Uruguay tiene techo de exportación e importación, lo que quiere decir que las cargas que deberíamos captar no son uruguayas, no son de importación ni de exportación.

Nosotros profundizamos y gastamos U$S 6:000.000 en dragado -que pueden llegar a ser U$S 8:000.000 a través de ampliación de contratos- esperando una carga que tiene otros bemoles para traer pero no está claro qué va a venir. Además, los barcos de calado que necesitan este dragado no vienen al Uruguay; vino uno -tal como mencionaba mi compañero- de Buenos Aires que trajo exactamente los mismos contenedores que trae el barco de la misma línea de menos calado, es decir que no trajo nuevas cargas. Si planteamos esta situación, es porque para nosotros se está haciendo un gasto y no una inversión. Por lo tanto, pensamos que el país va a gastar en algo que no va a redundar en su beneficio.

Por otro lado, está el tema de la visión del dragado como estrategias políticas de los gobiernos. Al respecto, debemos aclarar que Boskalis es una empresa multinacional muy importante que tiene dragados en todo el mundo. Aquí vino al Canal de Martín García, donde tuvo problemas de pago con el Uruguay, lo cual redundó en este trabajo en el Puerto de Montevideo que, más o menos, cubre la deuda que generó en el Canal. Además, la empresa expresa -esto lo dice públicamente- que viene a trabajar con un horizonte de diez años y quiere encargarse de hacer todos los dragados y el mantenimiento de ellos. Quiere decir que claramente está posicionada a ser monopólica como empresa.

Esta es una de las cosas que, para nosotros, es perjudicial porque, entre otras cosas, así como va el país, el que es monopólico fija el precio del metro cúbico de dragado, porque no tiene competencia. Es decir que el Uruguay quedaría a expensas del precio que fijara esta empresa de niveles internacionales. Un claro ejemplo de esto es el Canal de La Teja. Los señores Senadores no tienen por qué ser expertos en dragado y puede suceder que nosotros a veces nos expresemos técnicamente y no se nos comprenda.

El tema es el siguiente: el dragado del Canal de La Teja es un negocio entre empresas estatales. En tal sentido, ANCAP contrata a la Administración Nacional de Puertos y le paga o descuenta costos. De hacerlo esta empresa internacional, el dinero que cobre por ese dragado se irá al exterior, no va a quedar en el país.

Para nosotros este es un ejemplo claro de lo que puede perder el Uruguay, porque las empresas de dragado vienen, sacan el barro y ni siquiera se aprovisionan aquí. En algunos casos -los mínimos- las tripulaciones tienen un porcentaje muy pequeño de trabajadores uruguayos, pero casi siempre se trata de banderas de conveniencia. Por lo tanto, no vemos una inversión importante ni tampoco el rédito de la Administración Nacional de Puertos ni del país.

SEÑOR MICHELINI.- Notoriamente, este es un tema sobre el que vamos aprendiendo; no seremos idóneos, pero supongo que terminada la Legislatura algún examen podremos salvar.

Lo cierto es que independientemente del litoral, el Uruguay tendría tres zonas de dragado, a las que habría que agregar una cuarta, que es la del Canal de La Teja, que para mí es toda una novedad. Una de ellas tendría que ver con Martín García; otra, con los 30 ó 40 kilómetros que van hasta la entrada al Río de la Plata, y la restante, con el mismo muelle de contenedores, donde para ir a niveles de profundidad mayores se necesita hacer obras de ingeniería, refundaciones y demás. Además, no sería lógico dragar esos 30 ó 40 kilómetros de entrada al Puerto de Montevideo, si en los últimos cien metros no se puede entrar al muelle, porque si excavamos ahí, se cae todo.

Una de estas zonas es de competencia binacional, que es el caso del Canal Martín García, donde el Uruguay tiene déficits, no sólo por si el dragado debe ser estatal o no -al ser una obra binacional es más compleja- sino porque eso está repartido en tres tramos, y los peajes que cobra la Argentina no se corresponden con la obra que se hace en cada lado. Parece lógico que cuanto más uno se acerca al Oeste, tiene que hacer más esfuerzo para sacar barro o lodo que cuando está más próximo a la entrada al Canal del Río de la Plata o del Océano. Por lo tanto, no parece razonable que los peajes que se hayan puesto sean administrados por la Argentina, dado que esto está en manos del Acuerdo del Río de la Plata.

Por otra parte, me gustaría que explicaran algunas cifras que nos dan. Por ejemplo, dicen que sólo el dragado del Canal de Martín García insumiría U$S 180:000.000. Con el peaje que se cobra por ese Canal no llegamos ni con creces a esta cifra.

En el material que nos brindan se establece que el gasto de la Administración Nacional de Puertos, utilizando sus propios equipos, es de U$S 6:000.000 anuales. Entonces, quisiera saber cuánto rinden esos U$S 6:000.000, y suponiendo que la Administración Nacional de Puertos no haga nada, cuánto se gasta. Quizás no se gaste nada, o tal vez parte de esos U$S 6:000.000. Entonces, ese gasto habría que sumarlo a las obras, si las licitamos, porque hay un costo muerto en mantenimiento de equipos, de personal, de teléfono y de electricidad.

El otro tema está vinculado a los 30 ó 40 kilómetros de dragado de la entrada del Puerto de Montevideo. Quisiera saber si se está haciendo y, en caso afirmativo, si se está haciendo a un costo aceptable. Aparentemente, por lo que nos han trasmitido, la draga

estaría rota. También me pregunto si se respetan los aspectos relacionados con la bandera uruguaya. Estos son los temas que están en la Comisión y en el Senado.

SEÑOR LUSCHER.- Debo decir que estamos en condiciones de hacer el trabajo; pero el problema es que la Administración Nacional de Puertos no nos da el apoyo logístico que precisamos. Tenemos -como dijo el compañero- la draga 9 trabajando, pero la 7 ya hace cinco meses que está en reparación. No sé qué problema tiene la empresa particular con los generadores para que todavía no haya reparado la draga.

En cuanto a lo que llamamos dragado de succión, reitero que tenemos condiciones y herramientas para hacer el trabajo, y en cuanto al dragado de muelles, también tenemos las herramientas para hacerlo. Evidentemente, cuando se plantea el tema de las nuevas tecnologías, nosotros queremos contar con ellas porque estamos en condiciones de usarlas. No tener determinadas herramientas no significa que no estemos en condiciones de hacer el trabajo. Hemos visto traer herramientas deplorables para hacer un trabajo para el cual nosotros, supuestamente, no estábamos en condiciones de realizar. Repito que estamos en condiciones de hacer el trabajo porque estamos capacitados para ello; el problema es la falta de apoyo logístico que tenemos. No puede ser que una draga esté parada cinco meses; entró a dique en marzo y todavía está parada, no porque los trabajadores de la Administración Nacional de Puertos no hayan hecho el trabajo, sino porque la empresa privada que el Estado contrató no ha cumplido hasta ahora con el suyo. No sabemos los pormenores, pero no lo ha terminado.

En cuanto a los muros, debo decir que vino la empresa Hams y trabajó en las dársenas 1 y 2. En ese momento teníamos el costo del barro a 0,54 el metro cúbico, mientras esa empresa lo cobraba 2,64. Sin embargo, ese trabajo no lo pudimos hacer.

En cuanto a los gastos innecesarios, por supuesto que los hay. Es un disparate el dinero que se gasta en un país donde se habla de economías y de los gastos. Me pregunto si U$S 6:000.000 no significa nada para el Estado. Creo que es mucho dinero y con él se podría hacer otro tipo de cosas. En la reparación de las dos dragas se gastó alrededor de U$S 400.000 y ahora, en un dragado, U$S 6:000.000, aunque seguramente va a salir mucho más. Pienso que luego de haber reparado las dos dragas, no tendríamos que haber gastado esos U$S 6:000.000. Tal como dijo un compañero ¿vendrán esos barcos? Nosotros sabemos que no. Ojalá que pase el tiempo y podamos preguntar ¿dónde están esos barcos?

En lo que tiene que ver con el tema del Canal de la Teja, no hacemos ese trabajo como consecuencia de una decisión política del Directorio que determinó no hacerlo más. Entonces, no hemos hecho ese trabajo porque el propio Directorio no se puso de acuerdo con ANCAP aunque, en realidad, dejó en suspenso esta respuesta dado que no sé por qué no lo hacemos nosotros. Evidentemente, en el Canal de La Teja andará una chalana, porque hace mucho tiempo que no se draga y, por lo tanto, eso no se puede hacer.

Nosotros tuvimos posibilidades de mejorar nuestra herramienta de trabajo con una draga de cangilones que venía de Livorno, acompañada con un barco de carga, a un costo de U$S 1:500.000. Era un disparate y decían que eso no se podía gastar. Sin embargo, hoy se licita una empresa para dragar el canal de acceso y algo más en U$S 6:000.000. Entonces, si sacamos la cuenta de lo que hemos gastado en reparar esas dragas -que eran un regalo del Puerto de Livorno- nos damos cuenta de que podríamos haber gastado mucho menos y habríamos modernizado nuestras herramientas, pero eso no se hizo.

Quería decir esto para que supieran que estamos en condiciones de hacer el trabajo.

SEÑOR URES.- Quisiera hablar sobre las obras del Canal Martín García, que comenzaron en el año 1997 y los gastos que se han efectuado. Estos datos los recabamos en informes de la propia Comisión. Todos estos gastos nos llaman poderosamente la atención y sacamos determinadas conclusiones como, por ejemplo, lo cara que sale la navegación para los barcos. Por supuesto, después lo complementamos con la empresa concesionaria RIOVÍA integrada por Boskalis Internacional, que se encarga del mantenimiento y balizamiento a un costo de U$S 10:000.000 anuales, lo cual también sacamos de la información. De todo esto nos llama muchísimo la atención lo que estamos gastando en el dragado, porque como no se ve lo que se está sacando, nos da la sensación de que aquí hay un excesivo gasto o implementación de cosas que en muchos casos no se pueden comprobar. No queremos ser adivinos, pero pretendemos que todos seamos responsables de los números que tenemos aquí. Entonces, vamos a discutir si estas cifras son correctas o no, o si encontramos dificultades en ellas. Solicitamos a esta Comisión -la que seguramente tendrá muchas más posibilidades que nosotros- que consiga esta información, porque estamos realmente preocupados.

Por último, nos preocupa también el hecho de que cuando no se le paga a la empresa Boskalis por el Canal Martín García, inmediatamente se hace un contrato del Estado por parte de la Administración Nacional de Puertos con un préstamo del BID, esa empresa gana la licitación y las cifras son más o menos equivalentes a lo que se le está debiendo por el dragado del Canal. ¿Habrá sido así porque tuvieron el temor de que hicieran un juicio por ello y por esa razón hubo una compensación de deuda? Esta es una pregunta que dejamos planteada a los señores Senadores, porque si estamos equivocados queremos que nos lo digan.

Todo esto es preocupante para nosotros porque, como decían aquí los compañeros, no solamente hay algunas herramientas que reparar sino que también estamos duplicando los costos.

Cuando el Presidente anterior de la Administración Nacional de Puertos, el señor Lapeyre, volvió del viaje a Europa antes de las elecciones de 1999, llamó al sindicato y nos dijo que solucionó el tema del dragado y que finalmente iba a llegar la draga de Livorno. En un principio el costo era de U$S 350.000, pero a medida que pasó el tiempo ascendió a U$S 1:500.000. Estas son las cosas difíciles de comprobar en un tema como este, porque nunca supimos de dónde se sacaron los datos sobre los U$S 1:500.000. Sin embargo, después se nos dijo que no había ese dinero para implementar el negocio con el Puerto de Livorno.

El hecho es que después salió una licitación con una primera etapa de U$S 4:000.000, y cuando nosotros denunciamos que llegaba a U$S 10:000.000 se nos dijo que no era verdad -de lo cual hubo declaraciones en la prensa- aunque más tarde se manifestó que por servicios que se iban a seguir prestando se podía gastar hasta U$S 8:000.000.

Esas son las preocupaciones que debemos tener como trabajadores y como Estado, porque acá yo he oído -todos lo hemos oído- que el país quebró; todos estamos conscientes de esa situación, pero parece que en algunos lugares no lo están. Nos preocupa este hecho porque, por otro lado, del Puerto viven novecientas familias.

Es obvio que estos hechos deterioran a la Administración Nacional de Puertos.

Luego el Centro de Navegación Transatlántica sale a decir que lamentablemente el Estado es ineficiente y que sobran trabajadores; sin embargo, nadie le contesta ni hace mención a los retrasos que hay en toda la organización estructural de la Administración Nacional de Puertos con relación a estos conceptos. Nosotros no sólo queremos llegar a la opinión pública, lo que ya es bastante difícil. A este respecto voy a contar una anécdota muy breve. El otro día llamamos a una conferencia de prensa y a pesar de que concurrieron algunos canales, después no salió a publicidad. Ahora bien, a la media hora el Presidente Aguerre nos estaba preguntando si habíamos tenido una conferencia de prensa porque los canales lo estaban llamando -él se encontraba en Nueva Palmira- para que contestara de forma urgente lo que se había planteado. Lo que podemos comprobar es que, lamentablemente, "la cancha está flechada".

Más allá de que nuestra opinión sea la de un sindicato y con elementos bastante primitivos, la trasladamos a los señores Senadores porque queremos que también investiguen, ya que nos parece que el país necesita el esclarecimiento de estos hechos.

SEÑORA ARISMENDI.- Sobre la draga del Puerto de Livorno creo que podríamos hacer -me comprometo a ello- un seguimiento de todas las veces que hablamos con el señor Ministro acerca de este tema. Que yo me acuerde, empezamos a hablar de eso antes de que se subastara la Terminal de Contenedores, y si me retrotraigo aun más, tengo que decir que fue parte de los debates cuando eso se aprobó, previo a febrero, es decir al momento en que se juntaron las firmas para que no se llevara adelante dicha licitación. En ese momento ya estaba planteada la oferta de la draga del Puerto de Livorno. Tengo buena memoria pero, de todas maneras, no voy a afirmar nada sino que voy a leer las versiones taquigráficas.

Tengo entendido que el tema fue cambiando y recuerdo que en determinado momento el Ministerio señaló que como era un regalo tan importante, les despertaba desconfianza. En otro momento se argumentó que el costo del traslado de la draga de Livorno al Uruguay era muy oneroso. En resumen, hubo distintas interpretaciones de por qué sí o por qué no convenía aceptar la draga de Livorno; incluso en alguna ocasión se habló con mucha alegría acerca de ese ofrecimiento. Creo que habría que sistematizar un poquito las distintas afirmaciones. Es más; en ese entonces aprendí -como dice el señor Senador, uno va aprendiendo cosas- cómo era esa draga y para qué servía.

Por otro lado tengo dos preguntas para hacer. En el material que han traído se dice: "2003 - Contrato con Boskalis Internacional B.V. Objeto: dragado de corrección del Canal de Acceso y Antepuerto del Puerto de Montevideo". Allí se habla de la ampliación, del costo, etcétera. Enseguida se dice: "Gasto a la fecha sin comenzar las obras: U$S 5:592.131". Según lo que dice allí, ese es el costo del objeto, es decir, el dragado de corrección del canal de acceso y Antepuerto del Puerto de Montevideo, para lo que se establece un costo de U$S 4:094.000 y U$S 1:498.131 para la ampliación, que consiste en la profundización del dragado y el aumento de las soleras.

En realidad no entiendo nada, pero parto de la base de que esto lo pueden documentar. Entonces me pregunto cómo y en qué se gastaron U$S 5:592.131, porque me llama la atención.

Por otro lado me gustaría que me dijeran si ustedes saben quién es Boskalis Internacional B.V. Hago esta consulta porque, en realidad, parecería que estamos jugando a los detectives con las empresas, como bien los saben los señores Senadores aquí presentes.

SEÑOR RIESGO.- Mi pregunta es si donde ellos pusieron "gasto", se refieren a gasto real o a "costo".

SEÑORA ARISMENDI.- Lo que interpreto es que se gastó en nada.

SEÑOR RIESGO.- De acuerdo, señora Senadora. Consulto, entonces, si donde dice "gasto" se alude a gasto ya realizado -es decir, que ya se pagó- o si se refiere a "costo".

SEÑOR LÓPEZ.- En realidad, este dinero se le adelantó a la empresa; no hay dudas de eso. En consecuencia, nosotros salimos a decir todo esto. Los datos los obtuvimos de la Administración Nacional de Puertos y lo distinto es que a la fecha ya se ha dragado hasta que se rompió la draga, no recuerdo hace cuánto tiempo.

SEÑOR LUSCHER.- Un mes.

SEÑOR LÓPEZ.- Entonces, la diferencia consiste en que ya se dragó. Aclaramos que cuando se consiguió esta información, aún no se había dragado.

SEÑOR URES.- Es muy fácil conseguir el número de boleta. Es más, se la podemos hacer llegar a la Comisión.

SEÑOR RIESGO.- Según nos han informado, el costo para el dragado era aproximadamente de U$S 0,50 el metro cúbico y la empresa, en una licitación, ganó por U$S 0,74 o U$S 0,75. ¿Estamos hablando de la famosa draga de succión y de arrastre sobre la cual el Senado también tiene un artículo en discusión?

SEÑOR MÉNDEZ.- Nosotros no las tenemos por el nombre sino que las identificamos por bandera, y la Cosmos 1 tiene bandera panameña.

SEÑOR RIESGO.- ¿No tiene bandera uruguaya?

SEÑOR MÉNDEZ.- No, señor Senador. La que tiene bandera uruguaya es la Beachway, que está trabajando en la Argentina. La que está trabajando ahora en el Canal -no en este momento, porque se rompió- es la Cosmos 1, que tiene bandera panameña.

SEÑOR LÓPEZ.- Vamos a tratar de aclarar un poco más la situación.

Antes de comenzar el dragado del canal de acceso vinieron dos dragas, que son las que estaban dragando el Canal Martín García. A su vez, había dos deudas, una argentina y otra uruguaya, y las dos dragas vinieron al Puerto de Montevideo a encargarse del trabajo del canal de acceso. Según nos consta, la Argentina pagó la deuda y se va una draga a trabajar nuevamente en el Canal

Martín García; la otra se queda en Montevideo. Cabe destacar que las dos dragas son de la misma empresa, pero tienen banderas distintas. La que está en el Uruguay tiene bandera de conveniencia, es decir, panameña, mientras que la que se fue a la Argentina es de bandera uruguaya, que recalaba en Colonia y que tuvo problemas de embanderamiento, aunque este aspecto no lo conocemos profundamente.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no tienen nada más para agregar, agradecemos vuestra comparecencia y supongo que se resolverá enviar la versión taquigráfica de esta sesión al Directorio de la Administración Nacional de Puertos y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR URES.- Agradecemos a los integrantes de esta Comisión que nos hayan escuchado. Ojalá que podamos tener noticias con respecto a nuestro trabajo y, si es necesario, nos informen si existe alguna situación desconocida para nosotros.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 19 minutos)